

⑤Int.Cl  
B 62 k 15/00  
B 62 k 11/00

⑥日本分類  
B1 B 13  
B1 B 31

⑦日本国特許庁

⑧実用新案出願公告

昭49-23395

## 実用新案公報

⑨公告 昭和49年(1974)6月24日

(全2頁)

1

④格納時に車高を低くするオートバイ

⑩実 願 昭44-113408  
⑪出 願 昭44(1969)11月29日  
⑫考 案 者 坂井義昌  
朝霞市大字台631  
⑬出 願 人 株式会社本田技術研究所  
和光市中央1の4の1  
⑭代 理 人 弁理士 福田勲

### 図面の簡単な説明

第1図は使用時の側面図、第2図は車高を低くした場合の後輪付近の側面図、第3図は伸縮型緩衝器の掛け外し部の拡大縦断面図。

### 考案の詳細な説明

オートバイを乗用自動車のトランクルームに収納して目的地に於てこれを使用する如く、自動車とオートバイを連携的に利用することは、例えば山岳地における調査その他の営業活動等に有効適切であり、又レジャー的にも有益である。

ただ小スペースのトランクルームに積み込むためには、オートバイを何等かの方法でコンパクトな形態に変える必要がある。

本案は上記の目的に於て、オートバイの後輪と車体フレームとの間には可成りの緩衝用空間があることを利用し、格納時に後輪をその死空間に引上げ保持することにより車高を極めて全体をコンパクトにするものである。

即ち後輪1をスイングアーム2、伸縮型緩衝器3を介して車体フレーム4に取付けるオートバイにおいて、その緩衝器3の下端の取付け用アイ11に抜き差し自在のボルト9と締付ナット13を具え、スイングアーム2の緩衝器取付点5に上記ボルト9の掛止用鍵孔8を設け、更にスイングアーム2の取付軸18寄りにおいてスイングアーム2の下端にボルト9の掛止用凹部7を設けたものである。

第1図の使用状態からボルト9、ナット13を

2

外して、後輪1をフレーム4との空間S内にスイングアーム2を介して引上げる。そしてスイングアーム2から離れた緩衝器3の下端のアイ11に再びボルト9、ナット13を取付けて緩衝器3を前方に回し、第2図のようにスイングアーム2の下方からボルト9を凹部7に掛止させ、ナット13を締付けるもので、後輪1を引上げ位置に保持させることができる。

本案は上記のように後輪側の車高を、その後輪1の略半径に等しい高さHだけ低くすることが可能で、オートバイが非常にコンパクトになり、乗用車のトランクルーム或いはライトバン型自動車の荷物室の小スペース内に容易に収容され、又積み降ろしが楽になる。その他玄関物置等に格納し、或いは輸送時の梱包にも便利である。

そしてスイングアーム2の前後に緩衝器3の下端の掛止部8、7を設けるだけで、緩衝器3の下端の取付けボルト9、ナット13を利用して後輪1を使用位置及び引上げ位置にそれぞれ保持できるから構造が簡単である。又掛止部7、8は一部が開口した穴であるから、緩衝器3を取付ける場合、アイ11にボルト9、ナット13を取付けたまま、そのボルト9を掛止部7、8に引掛ければよいので、緩衝器3のアイ11とスイングアーム2のボルト穴を合致させてボルトを通すのに比べて掛止作業が容易である。

なお本案装置は、フロントフォーク14個の前輪15、ハンドル16等より成る前部ブロックをヘッドパイプ17の部分で車体フレーム側の後部ブロックと分離結合する型式のオートバイに適用すると、一層前述の目的達成の上にも有効である。

図中6は緩衝器3のフレーム側取付点、12はアイラバー、19は後輪軸、20はスプロケット、21はチェーンである。

### ⑮実用新案登録請求の範囲

後輪1をスイングアーム2、伸縮型緩衝器3を介して車体フレーム4に取付けるオートバイにおいて、緩衝器3の下端の取付け用アイ11に抜き

3

4

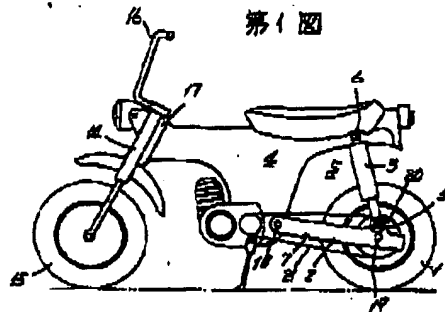
差し自在のボルト9と締付ナット18を具え、スイングアーム2の緩衝器取付点に上記ボルト9の掛止用鍵孔8を設け、更にスイングアーム2の下縁の前寄り位置に、鍵孔8から外した緩衝器3の下端を、後輪1をフレーム4との間の空間S内に引上げた状態でボルト9を介して掛止する凹部7

を設けた格納時に車高を低くするオートバイ。

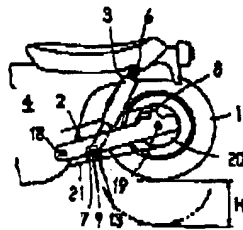
引用文献

特 公 昭43-19696

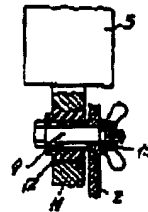
実 公 昭8-8710



第2図



第3図



BEST AVAILABLE COPY